Die Verwirrung im deutschen Ruderkommando

vom Navigations-Lehrer Ihnken, 1901
(leicht gekürzt und überarbeitet von E. Hewicker)

In einem der wichtigsten Dinge des Seeschiffahrtsbetriebes, im Ruderkommando, herrscht gegenwärtig eine starke Verwirrung in Deutschland.

Statt eines einheitlichen Kommandos für das Steuern der Schiffe, wie wir es früher in unsrer Kriegs- und Handelsmarine hatten, sind wir in den beiden letzten Jahrzehnten endlich dahin gelangt, drei ganz verschiedene und sich zum Teil direkt widersprechende Kommandos für Rudermanöver zu haben. Es ist eine Lage entstanden, die Tag für Tag Leben und Eigentum gefährdet.

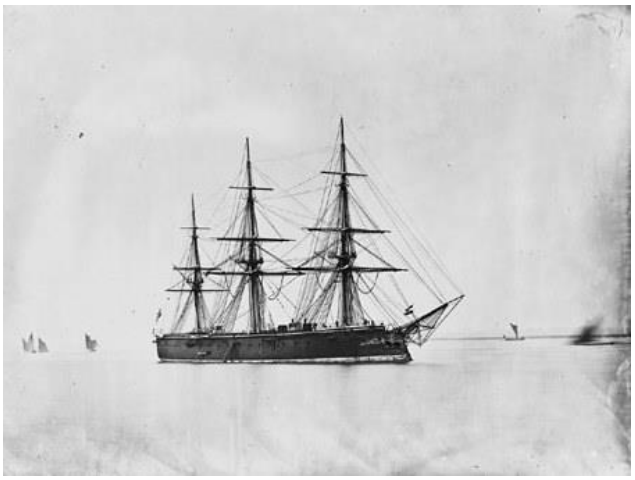
Wir haben erstens unsre alten Ruderkommandos: „Backbord!“ und „Steuerbord!“, die seit Jahrhunderten an Bord aller Schiffe in ausschließlichem Gebrauch sind. Man nennt sie jetzt das **Handelskommando**, weil es in der deutschen Handelsmarine nach wie vor gebraucht wird. „Backbord!“ bedeutet dabei: die Ruderpinne nach Backbord bewegen.

Zweitens haben wir das gerade entgegengesetzte Marinekommando, das lediglich auf deutschen Kriegsschiffen gilt. Es sind dieselben Worte „Backbord“ und „Steuerbord,“ aber was in der Handelsflotte Ruderpinne nach Backbord bedeutet, heißt in der Kriegsflotte: das Schiff soll nach Backbord drehen und umgekehrt.

Zu diesen beiden Kommandos, die die Köpfe unserer Seeleute schon genug verwirren, gesellt sich als drittes im Bunde noch das Kommando unserer beiden größten Reedereien, des Norddeutschen Lloyds und der Hamburg-Amerika-Linie. Diese Linien haben an Bord ihrer Schiffe, um, wie sie sagten, dem allgemeinen Wirrwarr zu entrinnen, die bisher unbekannten Kommandos „Rechts“ und „Links“ eingeführt, wobei Links bedeutet: das Schiff soll nach Backbord drehen. Diese dritte Art des Kommandos wird aus gutem Grunde von den Seeleuten an Bord fast nie gebraucht.

Bezeichnungen wie „links“ und „rechts“ sind immer auf die sprechende Person und ihre Blickrichtung bezogen. Die Ausdrücke „Backbord“ und „Steuerbord“ aber sind immer auf das Schiff bezogen und deswegen unmißverständlich.

Wie kam es, daß nicht einfach das alte Kommando (Bewegung der Ruderpinne) bestehen blieb? Die Entwicklung in der Hochseeschiffahrt hat zu immer größeren Schiffen geführt. Gegen Ende des achtzehnten Jahrhunderts stellte sich die Notwendigkeit heraus, statt der Ruderpinne, mit der bisher die Schiffe gesteuert worden waren, Steuerräder einzusetzen, um die großen Schiffsruder zu bewegen und damit das Schiff selbst in der Gewalt zu behalten.

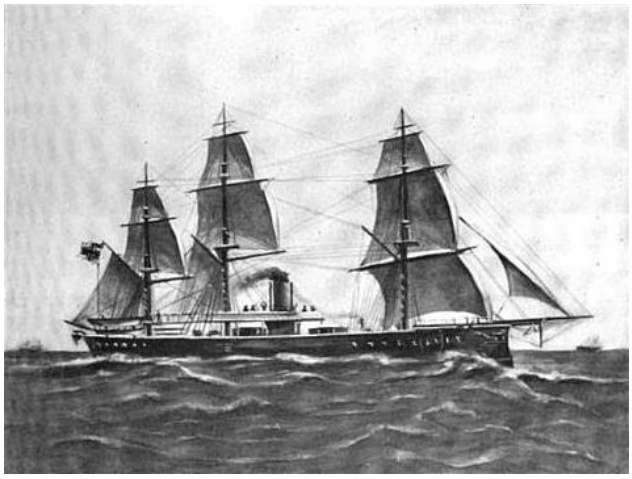


„König Wilhelm“ (1878)

Mit dem Steuerrade nun, das jetzt auf Seeschiffen fast ausschließlich in Gebrauch ist, kam eine große Schwierigkeit in das Kommando für die Ruderbewegung. Denn das Rad muß in die Richtung gedreht werden, in die das Schiff fahren soll. Und nicht umgekehrt wie bei der Ruderpinne.

Auf Schiffen mit einem Steuerrade muss also das Rad derzeitig nach der entgegengesetzten Seite gedreht werden wie das (alte) Kommando sagt. Lautet der Befehl „Backbord!“, so muss der Rudergänger sein Rad nach Steuerbord drehen, und umgekehrt!

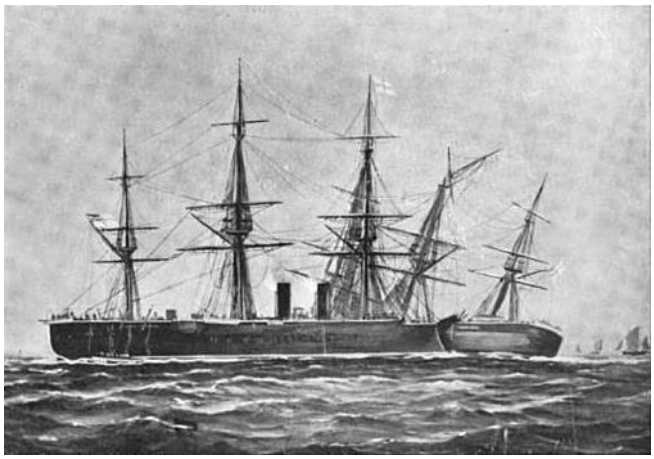
Wer erinnert sich nicht der furchtbaren Katastrophe von 1878 bei Folkestone im englischen Kanal: Zusammenstoß des Flaggschiffs „König Wilhelm“ mit dem Panzerschiff „Großer Kurfürst“, bei dem 269 deutsche Seeleute den Tod in den Wellen fanden! Es ist anzunehmen, daß der unglückliche Zustand in der Gepflogenheit des Ruderkommandos, wie er soeben geschildert



„Großer Kurfürst“ (1878)

worden ist, an dem Unglück den Hauptteil der Schuld trägt.

Daß man auch beim Marineoberkommando dieser Ansicht war, geht daraus hervor, daß durch Verordnung vom 01. Januar 1880 das alte Ruderkommando für die Kaiserliche Marine außer Kraft gesetzt und das sogenannte **Marinekommando** eingeführt wurde.



Die Kollision bei Folkestone 1878

Danach bezeichnen „Backbord“ und „Steuerbord“ die Richtungen, nach denen das Rad UND der Schiffsbug gedreht werden sollen; deswegen nennt man es auch das „sinngemäße“ Kommando.

Wir hatten nun also zwei Ruderkommandos, das neue Marinekommando und das alte Handelskommando. Die Militärs gaben sich der Hoffnung hin, auch die Handelsmarine zur Übernahme des neuen Kommandos veranlassen zu können. Aber das glückte nicht, und im November 1891 führten der Norddeutsche Lloyd und die Hamburg-Amerika-Linie die Bezeichnungen „Links“ und „Rechts“ als Ruderkommandos ein. Die gesamte übrige deutsche Handelsmarine hat sich den vorgeschlagenen Änderungen gegenüber ablehnend verhalten und verwendet das altüberlieferte Kommando nach wie vor weiter, obwohl es sinnwidrig ist.

Die Handelsmarine hat gute Gründe, die Einführung des sinngemäßen Marine-kommandos, das unstreitige Vorteile bietet, abzulehnen. Die Schifffahrt ist international, und die Engländer mit ihren Kolonien besitzen nahezu dreiviertel des ganzen Schiffsbestandes der Welt. Und die britische Gesamtmarine will von der Einführung eines neuen Ruderkommandos nichts wissen; sie hält unverrückbar am alten fest, das ihr in Fleisch und Blut übergegangen ist. Und ebenso geht es den übrigen seefahrenden Nationen.

Nun könnte man einwenden, was kümmern uns die übrigen, führen wir doch das Bessere ein. Aber die Handelsschiffahrt ist auf den Verkehr in ausländischen Häfen angewiesen, und überall im Auslande wird das alte System benutzt: bei Lotsen, bei Hafenangestellten, bei den Schleppdampfern etc.

Aber noch ein andres gibt es, was den deutschen Handelsschiffen verwehrt, ein anderes Ruderkommando in Gebrauch zu nehmen als das im internationalen Schiffahrtsbetriebe gültige. Wie häufig muss nämlich der Mannschaftsbestand in fremden Häfen durch ausländische Seeleute ergänzt werden, die dann nach der Einschiffung, die meistens kurz vor dem Auslaufen des Schiffs stattfindet, nach einem Ruderkommando steuern müßten, das dem gerade entgegengesetzt wäre, das sie bisher in ihrer ganzen seemännischen Laufbahn gehört und befolgt hätten. Und nicht selten, namentlich in der chinesischen Küstenfahrt, wird an Bord von deutschen Schiffen sogar englisch kommandiert.

Es sind also keine oberflächlichen Gründe, die die Handelsmarine für ihre Ablehnung des Marinekommandos ins Feld führt.

Aus welchem Grunde behält die gesamte Weltschiffahrt das alte unzulängliche und heute sinnwidrige Kommando bei? Zweifellos aus dem Grunde, weil es noch so unendlich viel kleine Fahrzeuge gibt, die nur mit der Pinne steuern.

Denkmal für die Toten (bei Folkestone)

Man denke nur an die Unzahl kleiner Fahrzeuge an den Küsten und auf See; man vergegenwärtige sich die Tausende von Fischereifahrzeugen. Außerdem werden alle Schiffsboote, fast alle Rennjachten und eine große Anzahl englischer Radschleppdampfer mit der Pinne gesteuert.

Da bei der Pinne nach dem Kommando „Backbord“ der Schiffsbug nach Steuerbord ausweicht, so muss, wenn Übereinstimmung bleiben soll, dies auch bei dem Steuerrade zutreffen, d.h. das alte sinnwidrige Kommando muss bestehen bleiben. Deswegen behält die britische Gesamtmarine das alte Kommando bei trotz der Unzuträglichkeiten bei den radgesteuerten Schiffen.

Sicherlich würde die deutsche Handelsmarine das rationelle Kommando unserer Kriegsschiffe übernehmen, wenn es gelänge, dieses Kommando international einzuführen. Aber es dürfte zweifellos noch auf lange hinaus ein frommer Wunsch bleiben, bevor an ein solches internationales Ruderkommando ernsthaft zu denken ist.

So schrieb der etwas mutlose Navigationslehrer Ihnken im Jahre **1901** in der national-liberalen Zeitschrift „Die Grenzboten“, die von 1841 bis 1922 teils wöchentlich, teils zweiwöchentlich erschien.

Aber manchmal geschehen Wunder, und schon zwei Jahre später war es soweit:

Wir, Wilhelm, von Gottes Gnaden Deutscher Kaiser, König von Preußen etc. etc. verordnen auf Grund des § 145 des Strafgesetzbuchs, was folgt:

Im Geltungsbereich der Kaiserlichen Verordnung zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See vom 9. Mai 1897 dürfen auf deutschen Fahrzeugen vom 1. April 1904 ab nur solche Ruderkommandos gebraucht werden, welche die Lage des Ruderblattes, nicht die der Pinne, bezeichnen.

Vom 1. April 1905 ab sind ausschließlich die Kommandoworte „Steuerbord“ und „Backbord“ anzuwenden; bis zu jenem Zeitpunkt sind auch die Kommandoworte „Rechts“ und „Links“ zugelassen.

Die Kommandoworte „Ruder in Lee“ und „Auf das Ruder“ sind vom 1. April 1904 ab nicht mehr zulässig.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Kaiserlichen Insiegel.

Gegeben im Schloß zu Berlin, den 18. Oktober 1903.

Heute steuert die ganze Welt nach dieser kaiserlichen Verordnung! Vor und nach dem Erlaß der Verordnung gab es in Fachkreisen und auch auf internationaler Ebene Viele Jahrzehnte lang heftige Diskussionen und einen wahren „Glaubenskrieg“. Bis schließlich in den 1920er Jahren selbst England

das „sinngemäße Kommando“ einführte. Es folgen vier Diskussionsbeiträge aus der Fachzeitschrift HANSA:

HANSA No. 9, S.99, 4. März 1905

Das neue Ruderkommando, das heißt, seine obligatorische Einführung steht vor der Tür, sollen doch vom 1. April ab nur noch die sinngemäßen »Steuerbord« und »Backbord« auf deutschen Kauffahrteischiffen kommandiert werden. Die Übergangsperiode, in der wir leben, gestattet bekanntlich auch den Gebrauch von »Rechts« and »Links« in sinngemäßer Anwendung. Jenes Kommando, das ja schon auf einem Drittel aller deutschen Schiffe eingeführt war und sich wegen seiner Natürlichkeit schnell Bürgerrecht erworben hatte.

Das alte »Backbord« und »Steuerbord«, das seit dem 1. April 1904 nicht mehr angewandt werden durfte, wie oft ist und wird es wohl noch heute an Bord gebraucht? Ohne Absicht, im Eifer und unwillkürlich. Die Übergangszeit hätte länger währen müssen. Wie schwer es ist, mit diesem traditionellen, jahrhundertlangen Brauch zu brechen, haben uns verschiedene gerichtliche und seeamtliche Entscheidungen nach dem 1. April 1904 gelehrt. Indem die Richter den Aussagen der Sachverständigen oder der Beisitzer alınungslos folgten, behielten sie die alte Ausdrucksweise solange bei, bis sie von »oben« an die Bestimmungen der Kaiserlichen Verordnung erinnert wurden. Diese Erscheinung zeigt, was wir uns noch an Bord zu vergegenwärtigen haben, wo im Gegensatz zum Studierzimmer des Richters schnell gehandelt werden muß. Oft ja so schnell, daß ein Ruderkommando dem anderen sozusagen ohne Unterbrechung folgt.

Will auf kleinen Dampfern mit geringer Besatzung und in engen verkehrsreichen Revieren der Kapitän, was er soll und muß, den Überblick über die Navigierung behalten, dann wird die ganze Verantwortung für die richtige Ausführung der Ruderbefehle des Lotsen nur zu oft allein beim Rudersmann liegen.

Über die seemännische Qualitäten Dampfermatrosen ist gerade in letzter Zeit, und nicht mit Unrecht, wiederholt der Stab gebrochen worden. Um ein guter Steurer zu sein, muß man die elementarsten seemännischen Begriffe verdaut haben.

Muß man, wenn der Lotse ein Ausweichmanöver befiehlt, auch gewissermaßen dessen Zweckmäßigkeit begreifen oder doch ahnen können. Mit anderen Worten: nicht automatisch, sondern mit Verständnis seinen verantwortlichen Dienst versehen können. Ansprüche, die der Durchschnitts-Dampfermatrose nicht zu erfüllen vermag. Und nun soll noch mehr von ihm verlangt werden. Er soll, falls der Kapitän nicht hinter ihm steht und ihn dirigiert, wozu er, wie schon gesagt, nicht immer in der Lage ist, das englische Kommandowort des Lotsen ins Deutsche übersetzen und es dann in sein Gegenteil umkehren (*weil im Ausland ja die kaiserliche Verordnung nicht gilt*).

Mitunter mehrere Male in einer Minute! — Gewiß, es ist zwecklos, jetzt wieder die alten Argumente gegen die Einführung des sinngemäßen »Steuerbord« und »Backbord« aufzuwärmen. Wenn es doch geschehen ist, dann hat ein lesenswerter Artikel der neuesten Nummer des »Nautical Magazine« hierzu Veranlassung gegeben. Mit Worten, gegen die alle unsere bisherigen Kundgebungen der reine Syrenengesang sind, wird dort die deutsche Absicht zur Einführung des sinngemäßen »Steuerbord« und »Backbord« gegeißelt, und die ganze englische Seemannschaft dagegen mobil gemacht.

Aber nicht dieser Stellungnahme wegen, sondern weil dem »Rechts« und » Links«-Ruderkommando im Verfasser ein überzeugter Anhänger entstanden ist, nehmen wir von dem Artikel Notiz. Nachdem er das Unsinngemäße des alten Ruderkommandos beleuchtet und nachdem er ungeschminkt seine Ansicht über unser neues Kommando ausgesprochen hat, heißt es wörtlich an einer Stelle:

»*By the use of the terms “Right” and “Left” the Kaiser’s object of altering the present seemingly absurd system of helm orders would be accomplished, and that clever monarch might justly be awarded the credit that would naturally be accorded him by the mariners of the Fatherland, and no doubt eventually by the seamen of all nations, for having removed a glaring anomaly*«.

Diese Auffassung entspricht dem wiederholt geäußerten Wunsche der Anhänger des »Rechts« und »Links«-Kommandos, dieses »common-sense systems«, wie es dort genannt wird. Eine Internationalität hätte sich auf dieser Basis wahrscheinlich erreichen lassen, insbesondere, wenn die Anregung hierzu von unserem auch bei englisch sprechenden Seeleuten beliebten Kaiser ausgegangen wäre. Jetzt ist die Gelegenheit verpaßt und wir müssen versuchen, uns in die neuen vom 1. April ab beginnenden Verhältnisse hineinzuarbeiten. Wäre es heute nicht zu spät, wir würden bitten, die Übergangsperiode noch um ein weiteres Jahr zu verlängern.

HANSA Nr.25, S. 291, 24. Juni 1905

Mit unserem neuen Ruderkommando beschäftigt sich in der englischen Fachpresse eine Zuschrift, die von mehr als einem Gesichtspunkt aus Beachtung verdient. Der Verfasser, anscheinend ein englischer Schiffsoffizier, teilt uns zunächst mit, daß das direkte Steuerbord- und Backbordkommando vor zwei Monaten auch in Holland und zwar ohne jede Übergangsperiode eingeführt worden ist und seitdem zu allen möglichen bisher glücklicherweise nur ungefährlichen Mißverständissen Anlaß gegeben habe. Er macht hierfür die Behörden verantwortlich, weil sie die Lotsen veranlaßt hätten, strikte auf allen Schiffen unbekümmert um ihre Nationalität das neue Kommando zu gebrauchen. Im Gegensatz hierzu seien die Elblotsen vorausschauender. Zwar teilen sie beim Anbordkommen eines britischen Schiffes den Wortlaut der Kaiserlichen Verordnung vom 18. Oktober 1902 mit, aber sie kommandieren dann nach dem alten System, wofür ihnen der Verfasser sehr dankbar ist. Hierauf werden die zwecklosen Bestrebungen der Rotterdamer Makler englischer Schiffe um das Zustandekommen eines Erlasses für eine Einschränkung der Bestimmung zu Gunsten englischer Schiffe geschildert und die Gefahren ausgemalt, welche durch mißverständliche Auffassung eines Ruderbefehls entstehen können. Dann sagt der Verfasser, daß das neue System in Frankreich, Spanien, Italien, Deutschland und Holland eingeführt und daß seine Adoption durch England zweckmässig sei. Rufe er mit diesem Vorschlage auch eine lebhafte Auseinandersetzung in Küstenschiffahrtskreisen, vielleicht gar Entrüstung hervor, so müsse er ihn doch aufrechterhalten. Schwierigkeiten habe der Gebrauch des neuen Kommandos weder deutschen noch holländischen Seeleuten bereitet, er glaube sogar, daß, wenn das neue Kommando bei uns erst eingeführt sei, »*the only regret would be that the change had not taken place earlier*. — Welchen Standpunkt man auch immer zur Ruderkommandofrage eingenommen haben mag, diese Kundgebung **des englischen Seemannes verdient freudig begrüßt zu werden**. Natürlich ist an einen Erfolg seiner Bestrebungen noch nicht zu denken, kein Baum füllt auf einen Schlag. Es wäre aber schon viel erreicht, wenn sich die englischen Schiffahrtskreise gelegentlich ernstlich mit dem neuen System beschäftigen wollten. Daß es international gedacht das zweckmäßigste ist, wurde ja von keiner Seite bestritten, nur gegen seine einseitige Einführung auf deutschen Schiffen richteten sich die Protestkundgebungen. Nach wie vor mit größter Berechtigung! Aber gerade deswegen müssen alle Versuche, die englischsprechenden Seeleute für den **uns aufgezwungenen leider unabänderlichen Zustand** zu erwärmen, unterstützt werden.

HANSA Nr.34, S.402, 26.8.1905

Unser Ruderkommando in offizieller englischer und in deutscher seemännischer Beleuchtung

Nachdem sich englische Kapitäne, Schiffsoffiziere und Lotsen, einzeln oder vertreten durch ihre Vereine, mit unserem neuen Ruderkommando beschäftigt und daraufhin Kundgebungen in die Welt gesetzt haben, hat neuerdings, niedergelegt in einem Schreiben an die Mercantile Marine Service Association, das englische Handelsamt seine Auffassung bekanntgegeben.

Daß eine offizielle englische Bekundung nicht im deutschen Sinne lauten würde, war vorauszusehen, anderenfalls wäre eine solche Stellungnahme einer Adoption unseres Ruderkommandos gleichgekommen, was wiederum nur nach voraufgegangenen (nicht bekannt gewordenen) parlamentarischen Erörterungen eintreten könnte.

Aber es ließe sich immerhin eine Auffassung denken, welche die Möglichkeit zu Verständigungen einschlösse. Was das Handelsamt aber in seinem Schreiben an die Association über unser Ruderkommando sagt, läßt vorläufig jede Hoffnung auf irgendeinen Kompromiß schwinden. Nicht nur wird zugegeben, daß unser Ruderkommando, weil es seinem Sinne nach dem englischen entgegengesetzt ist, gefährlich werden und zu verhängnisvollen Mißverständnissen verleiten kann — bekanntlich auch die stets vertretene Auffassung der Anhänger des Rechts und Links-Kommandos — sogar die Berechtigung seiner Anwendung durch deutsche Lotsen auf britischen Schiffen wird ihm direkt abgesprochen. Die Lotsen seien in keiner Weise berechtigt, dieses Ruderkommando an Bord britischer Schiffe zu führen.

Vielmehr seien sie verpflichtet, dem wachthabenden Offizier die Richtung anzugeben, in der sie wünschen, daß der Kopf des Schiffes gedreht werde, damit der Wachthabende das auf britischen Schiffen übliche Kommando gebrauchen könne. Durch diese, leider unanfechtbare Kundgebung erfährt die Ruderkommandofrage eine neue Beleuchtung. Wird mein naheliegender Gedanke, eingewandt, daß der Erlaß des Handelsamtes nur außerhalb der deutschen Jurisdiktionsgrenze Anspruch auf Beachtung haben kann, innerhalb dieser Sphäre aber englische Schiffe als Gebietsteile des deutschen Reiches gelten und als solche der deutschen Gesetzgebung unterliegen — so ınuß leider festgestellt werden, daß sich die Kaiserliche Verordnung über das Ruderkommando nur auf deutsche Schiffe bezieht, mithin nichtdeutsche Fahrzeuge innerhalb unserer Dreimeilengrenze, ohne Verstoß gegen unsere Gesetzgebung, ein Verbot über die Anwendung des deutschen Ruderkommandos aufrecht erhalten und durchsetzen dürfen. Hat der Erlaß des Handelsamtes nun die bei seiner Abgabe beabsichtigte Wirkung — in welche Lage kommen dann die deutschen Lotsen auf englischen Schiffen! Die Zeichensprache, wie sie das Handelsamt wünscht, mag unter normalen Verhältnissen ihren Zweck erreichen, in engen, verkehrsreichen Gewässern, beispielsweise auf der Unterelbe von Blankenese bis zum Hafen und umgekehrt, sowie in dunkler Nacht reicht sie nicht aus. Der Lotse muß sich dann schneller als durch Vermittelung Dritter mit dem Rudersmann verständigen können. Er greift zunı gesprochenen Befehl und wird in Augenblicken dringender Gefahr das ihm geläufigste Ruderkommando geben. — Ungeachtet dieser Stellungnahme schließen wir uns den nachstehenden, temperamentvollen Bemerkungen eines erfahrenen Schiffsführers insofern vorbehaltslos an, als nach Inkrafttreten des neuen Ruderkommandos nun auch deutscherseits Alles an seine glatte Durchführung gesetzt werden muß, Der Kapitän schreibt:

»*Ruderkommando 1905! Halbjähriges Jubiläumsfest! Eigentlich sollte man's feiern, um unseren Vettern vom Kanal und übern großen Teich zu zeigen, daß wir noch nicht wieder anderen Sinnes geworden sind oder im Begriff stehen, solches zu tun, sondern noch unentwegt auf Steuerbord und Backbord im sinngemäßen Sinne schwören.*

Wir deutschen Seeleute haben ja in den letzten 100 Jahren so viel Neuerungen und Umänderungen mitgemacht, daß auch die Umänderung vom Ruderkommando auf den Schiffen glatt vor sich gegangen ist. Soweit mir bekannt, sind bis jetzt keine größeren Havarien durch Verwechslung des neuen Ruderkommandos vorgekommen.

In der Praxis hat das neue Kommando nur noch einen Haken, und zwar mit den ausländischen Lotsen eines deutschen Schiffes. Fangen wir mit einem Hafen an, welcher an einem langen Revier liegt. Wollen sagen Baltimore. Der Lotse kommt bei Kap Henry an Bord. Es ist einer, der uns Deutsche leiden mag, einer, den wir kennen, einer, er schon mit dem »Rechts«- und »Links«-Konmmando gefahren hat. Händedruck. »How do you do, Maschine volle Kraft, Kurs Nz0 — Well, Sie gebrauchen das sinngemäße Kommando Steuerbord und Backbord?« — »Jawohl Lotse« — »Schön«, sagt unser Freund, »ich

kommandiere dann auch in diesem Sinne«. Die ersten Stunden vergehen. Der Lotse gebraucht beim Ausweichen das Ruderkommando in unserem Sinne. Alles geht gut, es ist mittlerweile Nacht geworden. Topp- und Seitenlampen brennen. Der gegenseitige Austausch von Neuigkeiten zwischen Kapitän und Lotsen ist verstummt, die Luft wird schmierig.

»Gut auf eine Boje passen!« sagt der Lotse, »müssen bald eine sehen«. — »Boje voraus eben an B.-B.!« singt der Ausguck aus. Da das Fahrwasser hier ziemlich eng für tiefgehende Schiffe ist, die Boje aber an St.-B. passiert werden soll, vergißt der Lotse gerade jetzt sein Versprechen und ruft: »Steuerbord, hart über!« Der Kapitän will noch korrigieren und ruft: »Sie meinen Backbord!« — »Ja, ja!« Ehe das Ruder in richtiger Lage seine Geltung bekomnıt, sagt es: »rrrr«. Volle Kraft rückwärts u.s.w., das Schiff sitzt fest. Wer ist der Schuldige?

Trotz des guten Willens des Lotsen, den Kapitän gefällig zu sein, ist nun doch der Kapitän das Karnickel. Den Lotsen wird von seiner Behörde wohl kein großer Vorwurf gemacht werden. In Augenblick der Gefahr hat der Lotse ja auch das von seiner Behörde anerkannte, richtige Kommando gegeben, um das Schiff vom Auflaufen zu bewahren. Leider, leider! Der Rest ist: Zahlen für Abschleppen, Leichter p. p. seitens der Reederei.

Für den Kapitän eine Strafsumme und ein saures Gesicht, dann auch noch das Seeamt und der Reichskommissar! Es ist sehr zweifelhaft, ob sie es als richtig ansehen, daß der Kapitän dem Lotsen im neuen Ruderkommando getraut hat.

Der zweite Fall in demselben Revier: Einer der deutschfressenden Lotsen kommt an Bord. Begrüßung kühl, »Port!« sagt der Lotse, — »Steuerbord!« entgegnen Offizier und Steurer, — »What? Oh, she is a german ship? Kapitän, können Sie nicht unser altes Kommando hier im Revier gebrauchen? « — »Nein!« Na, erst etwas in den Bart gemurmelt und ein paar kleine Meinungsverschiedenheiten, denn dem Lotsen ist es anscheinend sehr unangenehm, wenn er von seinem gegebenen Kommando die entgegengesetzte Antwort zu hören bekommt. Ein paar Stunden mehr auf diesem Schiff und noch ein paar Reisen mehr mit einem anderen deutschen Schiff und der Lotse hat sich an die entgegengesetzten Antworten, die ihm auf sein Kommando gegeben werden, gewöhnt.

Kommt es jetzt zur Kollision oder zum Festkommen, so kann dem Kapitän wenigstens kein Vorwurf im Ruderkommando gegeben werden«.

— Der langen Rede kurzer Sinn soll sein: Alle Lotsen zu bewegen, daß sie auch für das sinngemäße Kommando eintreten. Auch unsere Elbelotsen sollen dies strikte befolgen und sich nicht auf Schiffen fremder Nationen durch Redensarten und kleine Schikane bewegen lassen, das Ruderkommando im alten Sinne anzuwenden. Daß dies noch geschieht, weiß ich aus zuverlässigster Quelle. Selbst die Seelotsen tun es noch. Warum? Gerade durch Beschwerden fremder Nationen über unser Kommando an höherer Stelle erreichen wir vielleicht noch mal eine Einigung. Wir deutschen Seeleute müssen unser neues Ruderkommando befolgen. Also mit Lust und Liebe daran und laßt uns darum den englischsprechenden Seefahrern auch zeigen, daß auf deutschen Flüssen und Schiffen auch unser deutsches Kommando: Steuerbord nach Steuerbord, Backbord nach Backbord Geltung hat!

Damit die Leser erfahren, was das englische Handelsamt tatsächlich auf die Eingabe der Association geantwortet hat, mag die Zuschrift hier in extenso veröffentlicht werden. Sie lautet:

Board of Trade, Marine Department London, S.W., Aug. 10., 1905.

> *Sir, — With reference to the difference which exists, between the meaning of the terms used in giviag steering orders on board British sbips and that of the words nowused in the vessels of certain other Maritime Powers, I am directed by the Board nf Trade to state that their attention has been called to the serious risk of misunderstanding which may arise wben British ships are in charge of foreign pilots wbo use steering orders in a sense contrary to the meaning they bear in this country.*

In order to lessen the possibility that casualties may be caused by any misapprehension of this kind, the Board of Trade desire me to point out that, altbough German and Dutch Government pilots are instructed to carry out the amended steering rule, wbich requires tbe order "star-board" when the sbip's head is intended to go to starboard, and "port," i. e., "backboard," when the sbip's head is intended to go to port, they are in no wise authorised to give this rudder-command on board British sbips, but are bound to indicate to the officer in charge the direction in which they desire the vessel's head to be put, so that the officer in charge may issue bis own command as in use on bus British ships.

I am, Sir,
Your obedient Servant,

(Signed) Walter J. Howell,
(Assistant Secretary)
The Secretary,
Mercautila Marine Service Association, Livernool.

HANSA Nr.38, S.448, 23.Sept 1905

Unser Ruderkommando hat neuerdings in englischen Fachkreisen einen Fürsprecher von großer Beredsamkeit gefunden. Kapt. Walther Johnson tritt im »Nautical Magazine« mit Argumenten für »the German Emperors com-mand« ein, daß man denken könnte, er hätte die ganzen Verhandlungen des Deutschen Nautis-chen Vereins über die Ruderkommandofrage durchstudiert. So ziemlich Alles, was vor dieses Forum zugunsten des sinngemäßen Komman-dos gebracht wurde, wiederholt er und faßt es in so überzeugender Weise zusammen, daß er Dank verdient. Denn von allen deutschen Seeleuten, die aus begreiflichen Gründen je eher, desto lieber unserem Ruderkommando Internationalität wünschen. Besonders: Aner-kennung von solchen, die früher auf dem Standpunkt der Anhänger von »Links« und »Rechts« standen. Empfiehlt der englische Kapitän doch gerade diese Kommandoworte zum Gebrauch in der auf mehrere Jahre ange-nommenen Übergangszeit. Zu befürchten ist nur, daß seine Worte nicht den gewünschten Erfolg haben, vielleicht sogar echolos verklingen werden, weil er am Schluß seiner Abhandlung eine sehr bedauerliche Schwäch des englischen Volkscharakters, sein Festhalten am Alten und Hergebrachten, mit Worten wie »stupid insular obstinacy« und »unprogressive conservatism« geißelt.

HANSA Nr.44, S.519, 04. Nov 1905

Über das sinngemäße Ruderkommando fällt der englische Admiral Sir E. R. Fremantle in seinem kürzlich herausgegebenen, sehr lesenswerten Buch (»*Fünlzig Jabre zur See«. Die Marine, wie ich sie gekannt habe. Von Admiral Sir E. R. Fremantle. Ins Deutsche übersetzt von Kontre-Admiral z. D, Pliddemann, Berlin 1906. Verlag der Hofbuchbandlung Karl Siegismund*.) ein Urteil, das wirklich wert ist, verbreitet zu werden. Ganz zufällig, noch dazu ungewollt, bot sich ihm, als er Kommandant eines englischen Kriegsschiffes war, Gelegenheit, nach dem sinn-gemäßen Ruderkommando stenern lassen zu müssen. In seiner ursprünglichen, anregenden Form, durch die sich das ganze 550 Seiten fassende Werk auszeichnet, erzählt er darüber das Folgende: »*Etwas Merkwürdiges passierte uns am 22. August, als wir etwa 2500 Seemeilen vom Kap entfernt, vor starkem westlichen Winde liefen. Wir steuerten gewöhnlich mit Hilfe einer Ruderpinne, welche hoch in meiner Kajüte lag, und eine starke Hebelkraft hatte; daneben gab es noch ein Joch, welches niedriger am Ruder-stamm angebracht war, aber den ganzen hinte-ren Teil der Kajüte bestrich, so daß es deshalb nur bei schlechtem Wetter gebraucht wurde. Ich hielt es jedoch für besser, es in Gebrauch zu nehmen, und die Jocheinrichtung war gerade in Betrieb gesetzt worden, als ich Unruhe an Deck*

hörte, und hinaufkommend fand, daß das Schiff nicht gehorchte. Zum Glück fiel es mir gleich ein, daß das mit der Auswechselung des Rudergeräts zu tun haben müsse, und niedereilend zur Kajüte, sah ich klar, daß das Ruder Steuerbord lag, obgleich der Ruderzeiger an Deck Backbordruder anzeigte. Es war keine Zeit zu Erklärungen übrig, und ich gab sogleich Befehl: »Hart Steuerbord!« sehr zur Verwunderung des Offiziers und Quartermasters der Wache, Aber das Schiff luvte scheinbar gegen das Ruder: der Navigationsoffizier hatte irrtümlich übersehen, daß die Tampen des Ruderreeps über Kreuz geschoren werden mußten, denn das Reep an der Pinne arbeitete von vorne nach hinten und das des Jochs von hinten nach vorn. Für den Rest dieser Reise wurde das Reep jedoch nicht umgeschoren: das Kommando »Steuerbord« hatte nun fernerhin die Bedeutung, »dreh nach Steuerborde, »Backbord« hieß so viel wie »dreh nach Backbord. Ich erzähle dies besonders deshalb, weil ein Gebrauch, bei welchem der Scbiffskurs nach derselben Seite hin geändert wird, nach welcher das Ruder kommandiert wird, viel vernünftiger und weniger Anlaß zu Irrtümern zu geben scheint, als der in der britischen Marine eingeführte, welcher sich beim Befehl zum Ruderlegen auf eine nur gedachte Ruderpinne bezieht. Dies ist das von den Franzosen und den meisten fremden Marinen angenommene System. Wir fügten uns auf der »Doris« ganz leicht in dasselbe hinein; es war so augenscheinlich das richtige. Die Möglichkeit der Verwirrung bei unserem Dienstgebrauch liegt, wie unser Fall zeigt, auf der Hand. Aber die meisten Seeleute wissen, daß Lotsen und Navigateure gewohnt sind, dem Rudersmann anzugeben: »Einen Strich nach Steuerbord (oder Backbord)« und damit meinen, daß die Ruderpinne nach Steuerbord (oder Backbord) gelegt werden soll, so daß der Bug des Schiffes einen Strich nach Backbord (oder Steuerbord) abdreht. Der geschilderte Vorfall ereignete sich im Jahre 1875. Seitdem sind dreißig Jahre vergangen, aber in der englischen Kriegsmarine dominiert noch heute das alte Kommando, trotz des beredten und erfahrenen Anwalts für das Gegenteil«.

Diesem »insular conservatism«, wie ihn selbst ein. englischer Kapitän (S. 448) nannte, ist schwer beizukommen. Viele Tropfen höhlen den Stein. Das Urteil Sir Fremantle's muß über den Leserkreis seines Buches hinaus bekannt werden, damit immer mehr Stimmen für die Internationalität des sinngemäßen Ruderkommandos geworben werden, Wer uns in dieser Absicht unterstützt, handelt aus begreiflichen, hier schon genügend besprochenen Gründen im Interesse der deutschen Seeleute.